

1,150,000 habitants tandis que l'Alberta en a, je crois, quelque 900,000. La différence est de 250,000. Et si vous ajoutez à la population de la Colombie-Britannique celle du Manitoba, qui est d'environ 700,000 . . .

L'hon. M. CHEVRIER: Plus.

M. GREEN: Peut-être plus—cela vous donne un gros pourcentage des habitants de l'Ouest canadien qui souffriront des effets de cet article 332B s'il est approuvé.

En ce qui concerne la Saskatchewan, je crois qu'elle occupe une position à peu près mitoyenne, c'est-à-dire que l'est de la Saskatchewan en souffrira tandis que l'ouest de la province en bénéficiera, si bien que l'effet en sera pour ainsi dire nul en Saskatchewan. Sauf erreur, la Saskatchewan devait observer la neutralité sur cette question et l'on s'en désintéressait tout à fait. Ce n'est pas ainsi que la question a été exposée, mais, quoi qu'il en soit, l'Alberta est la province qui favorise le plus ce changement, et la dernière chose que nous de la Colombie-Britannique ferions serait de chercher noise à l'Alberta, car nous estimons—et les Albertains estiment aussi—que si nous pouvons collaborer plus étroitement, ce serait à l'avantage des deux provinces.

Ainsi, dans mon second point j'ai cherché à faire un bref exposé de ce qu'est le tarif transcontinental et de ce qu'il représente pour nous ainsi que pour les Prairies. Calgary bénéficie d'un taux plus bas, du fait du tarif transcontinental, que celui qu'on lui ferait si elle était obligée de payer le taux régulier à travers le pays. Cela a été dit au cours du premier ou du deuxième jour où les témoignages ont été entendus, parce que Calgary, comme les villes de l'intérieur de la Colombie-Britannique, bénéficie du taux transcontinental auquel s'ajoutent les frais de transport depuis le littoral jusqu'à destination, et pour les classes de marchandises à l'égard desquelles ils réclament, on leur fait un taux beaucoup plus bas, du fait du tarif transcontinental, que celui qu'elles devraient payer si le tarif transcontinental était aboli.

M. JOHNSTON: Les taux les plus élevés dans tout le Canada.

M. GREEN: Mais vous bénéficiez des taux les plus bas sur d'autres classes d'envois. On vous fait le taux applicable au Nid-de-Corbeau.

M. JOHNSTON: Pour vous rattraper, vous avez fait abolir le taux différentiel des Rocheuses.

M. GREEN: Le taux différentiel des montagnes est un fardeau de plus que nous portions et qui n'aurait jamais dû nous être imposé.

Dès lors, le troisième point consistera à examiner l'effet réel de cet article 332B. Il stipule arbitrairement que les taux dans l'ensemble des Provinces des Prairies et, dans certains cas, dans des endroits aussi éloignés que Fort-William, ne doivent pas excéder $1\frac{1}{3}$ des taux transcontinentaux. Il n'y est pas dit que les taux applicables sur les lignes qu'empruntent les marchandises n'excéderont pas $1\frac{1}{3}$; c'est toute la région qui y est visée. Cela signifie que pour certaines de ces marchandises, le taux sera, je crois, à peu près le même à Fort-William qu'à Edmonton et pour des centaines de milles au nord jusqu'à Waterways et des centaines de milles au sud jusqu'à Lethbridge. Est aussi visée toute la zone qui s'étend à l'ouest de l'endroit où la ligne de démarcation bénéficie d'un taux particulier.

M. JOHNSTON: En est-il de même pour le triangle Windsor-Sudbury-Montréal?

M. GREEN: Oui, M. Johnston dit qu'il en va de même pour le triangle Montréal-Sudbury-Windsor, et, avec son grand talent, il préconise l'abolition du triangle Montréal-Sudbury-Windsor. Les provinces de l'Ouest demandent que le triangle disparaisse et qu'on calcule les frais de transport d'après la distance en milles. Cependant, l'instant d'après, il se lève et déclare qu'il désire une tranche beaucoup plus grande des Prairies, s'étendant sur des milliers de milles, où le taux de transport serait le même pour toutes les gares.